# 2024年企业物流调研报告(七篇)

来源：网络 作者：寂静之音 更新时间：2024-09-09

*报告，汉语词语，公文的一种格式，是指对上级有所陈请或汇报时所作的口头或书面的陈述。那么，报告到底怎么写才合适呢？下面是小编为大家整理的报告范文，仅供参考，大家一起来看看吧。企业物流调研报告篇一姜成康局长指出：“现代物流建设是卷烟现代流通的重...*

报告，汉语词语，公文的一种格式，是指对上级有所陈请或汇报时所作的口头或书面的陈述。那么，报告到底怎么写才合适呢？下面是小编为大家整理的报告范文，仅供参考，大家一起来看看吧。

**企业物流调研报告篇一**

姜成康局长指出：“现代物流建设是卷烟现代流通的重要支撑，是实现从传统商业向现代流通转变的关键所在。在行业物流建设工作中，一定要坚持合理规划、统一标准、经济实用、综合配套的方针，通过切实加强管理，努力降低成本和提高效率，为增强中国烟草整体竞争实力做出应有的贡献！” 从20xx年开始，何泽华副局长连续主持了xx年1月北京物流建设专题研讨会，20xx年7月重庆物流现场会和20xx年9月安徽合肥物流现场会及工作会。会上，何副局长强调，行业物流正在面临新的变化，正从分散单个企业的物流向适度规模的全省内的物流建设转变；要以省局（公司）为单位，在一个省范围内系统规划，统一管理，提升物流水平。结合两位领导的讲话精神，就我省加快开展现代物流建设的必要性、可行性和重点工作谈几点认识。

垄断有三种形式，即自然垄断、技术垄断和行政垄断。烟草行业一直实行专卖专营的政策，这种政策的实质就是行政垄断。行政垄断不仅是世界反垄断的重点，而且也是与世贸组织的相关原则背离的.。行业要取得长期发展唯一的出路是突破行政垄断，实现向自然垄断和技术垄断的转变。烟草行业通过采用先进的物流配送技术，通过建设遍布城乡的物流配送网络，不仅能有效地构建行业壁垒，控制终端市场，而且能形成规模经济，创建烟草企业的竞争优势。

（二）开展现代物流建设有利于打造商业服务品牌，增强企业核心竞争力

中国加入世界贸易组织后，商业流通市场逐步放开，烟草行业面临着全方位的国际竞争，企业之间的竞争不再是单一企业、单一产品的竞争，而逐步上升为产业链、供应链之间的竞争。英国帝国、日本jt、美国奥驰亚烟草公司实践经验表明，构建物流企业进行独立化运作、专业化管理是完善卷烟销售网络，增强烟草企业核心竞争力的必由之路。开展现代物流建设，通过对整个产业链、供应链进行梳理、整合和提升，可以实现最及时的链接和最高效的运转，大幅度提高行业经济效益，打造商业服务品牌，增强行业的核心竞争力。

通过现代物流建设，能够提高商业企业内部管理执行能力和卷烟物流配送能力，大幅度降低卷烟流通过程中人力、物力资源的浪费和耗损，降低物流成本；牢牢掌握卷烟产品的流通渠道，更容易掌握零售客户的需求，提供针对性服务，提升运行效率，从整体上降低烟草行业的流通成本。同时，该系统运行成熟后，还可以向其他商品领域开放，为企业开拓更广阔的市场空间，创造更大的经济利润。

xx烟草商业系统的物流建设基础比较扎实，开展现代物流建设有着“天时、地利、人和”的条件，完全有能力打造出优质、高效、低成本的现代卷烟商业物流体系。

一是省局（公司）领导高度重视，组织到位，专门成立了以省局（公司）主要领导任组长的物流建设领导小组，并下设办公室，全面负责全省的物流建设工作。二是各地市级公司卷烟物流配送中心的装备水平较高，这为xx省开展物流工作提供了较好的物质基础。三是全省的物流管理水平较高。全省已统一了物流岗位职责设置和作业流程，初步实现了物流的专业化分工、集约化管理和规范化经营；部分有条件的市公司使用了全球定位及地理信息系统和线路优化系统；济南和青岛市公司已经按照整盘扫码、托盘运输的要求，开始积极探索与工业企业物流建设工作的对接。

（一）整合工商物流资源，对全省物流建设进行系统规划。

以供应链管理理论和现代物流理论为指导，对我省物流建设进行系统规划，并利用订单供货向订单生产延伸的契机，积极联合省内外工业企业，做好《规划》的推行工作。

一是对现代物流建设统一规划、统一部署、统筹安排。初步设想是，立足全省商业系统的需求，从卷烟物流发展战略、规划，物流管理技术，物流工程技术三个方面进行研究和探索。在战略层面，重点开展省、市级商业企业物流体制和机制运行的研究探索，建立垂直管理、扁平化的物流管理及运行体系，实现“商流、物流”的逐步分离，形成由省局（公司）控股、工业和各地市公司参股的专业化公司；在物流管理技术方面，全面加强物流费用预算核算标准、物流系统竞争力指标体系研究与系统开发、物流文化建设三个方面的工作，提升企业管理水平；在物流工程技术方面，开展物流节点网络布局优化研究和省域工商物流一体化、省级物流信息平台集成化的建设工作，提升卷烟物流运行效率和水平。

二是推行经济区域配送，降低物流费用。优化线路，打破行政区划，按照经济区划配送，实施大物流建设，是现代卷烟物流发展的必然趋势。初步设想是，20xx年上半年，全省以市公司为单位，全部推行打破县级行政区划按经济区域配送的模式。目前济南、青岛、威海、淄博、滨州等11家单位已经实施这一模式，从运行情况来看，不但切实可行，而且行之有效、效果显著。时机成熟后，依托xx半岛都市群发展格局和“三纵三横”的高速路网，建设区域物流中心，打破市级行政区划，实施新型“一库制”配送，打造全省统一高效、顺畅敏捷、成本较低、水平一流的现代卷烟物流体系。

三是开展工商物流一体化建设。工商协同营销已经成为行业的共识，只有将卷烟物流工作置于工商之间的经营活动当中，实现工商物流一体化运作，才更具有长远的价值。按照国家局要求，应尽快成立工商物流一体化建设领导小组和办事机构，建立工商物流一体化工作机制，运用供应商管理库存的理论，通过对虚拟仓库、电子锁、gps平台等技术手段的着重研究，实现资源共享、流程对接、分工合作、网络运行等多种形式的工商物流一体化。全面开展同城和非同城之间的托盘运输、整盘扫码工作。

（二）制定规范，明确标准，提高物流配送质量 随着全球经济一体化的发展，物流系统的规范化和标准化越来越重要。为避免烟草行业物流系统之间以及与国际物流标准之间的冲突，结合烟草行业实际，严格按照国家局的要求，制定的配送中心作业规范和行业物流标准。应根据国家局下发的《卷烟配送中心设计手册》和《卷烟物流配送中心建设的意见》，对配送中心的仓储、分拣、配送设备和现场管理作规定要求，使全省各卷烟配送中心的设备和现场管理得到进一步规范和统一。明确仓库形式、分拣线、叉车、配送车辆的选型标准、仓库月台建设要求和托盘的规格尺寸及配送中心的现场管理规范等。做到近期建设和远期发展相结合，硬件建设与软件管理相结合，统一规划与突出重点相结合；在装备建设方面做到整体构思、综合设计；在设备选型方面做到实用化、自动化与智能化结合，专业化、成套化与系统化兼顾；在现场管理方面做到制度化、程序化和标准化结合。

（三）利用信息技术，提高物流运作效率。

信息技术是做好现代物流工作的支撑和保障。应依托xx烟草工商信息平台，在全省建立库存预警控制平台和供应链管理系统，实现工商协同运作，优化库存结构，减少资金占用，降低物流运营成本。按照国家局“统一平台、统一数据库、统一应用”的工作要求，大力整合全省信息资源，搭建全省仓储管理系统、分拣管理系统和运输管理系统高度统一的集成化物流信息平台。作为全省统一信息平台中的一个业务系统，物流信息平台应与省局原有系统在数据、业务、界面、安全、管理五个方面高度集成，实现信息的互通互联。并供工业企业、国家局、省公司、各地市公司、零售客户等各物流相关方的数据查询。

**企业物流调研报告篇二**

为了解我国目前大中型企业的物流运作现状，掌握供需情况，中国仓储协会于20xx年3—4月，组织了第二次全国范围内的物流供求状况调查。回收146份有效问卷。结果分析如下。

一、回收问卷的构成比例：其中生产企业90家、商业企业20家、物流企业36家。生产企业中三资企业43家，外商独资企业14家。从事电信、电子与家电的企业35家。物流企业中亦有三资企业7家。

二、物流执行主体：生产企业原材料物流的执行主体主要是供货方，占46%，成品销售物流中，24.1％的执行主体是公司，16.1%是第三方，59.8%是采用两种形式；与1999年第一次调查数据相比，全由第三方代理的比例上升7个百分点。商业企业物流执行主体76.5%为公司本身。

三、外包企业物流：调查表明在有第三方代理的情况下，生产企业使用第三方的数量通常有2—10家；商业企业使用第三方一般有10家以上，这说明目前我国的生产企业和商业企业物流“外包”主要以“分包”为主，总体来看代理的比例很小，约lo％左右，可见企业物流被严重分割。而且生产企业外包，物流主要集中在干线发运，其次是市内配送和仓储、再次是包装；商业企业的外包、物流在市内配送、仓储和干线发运方面比例均等，这说明生产企业和商业企业物流“外包”的侧重点不同。

四、付款方式：在结算物流费用的过程中，最常用付款方式是首先各项物流费用分开核算，对生产企业而言其次依总量协议；对商业企业而言其次则按销售比例提成。

五、付款期限：调查表明82.5%的生产企业和75%的商业企业，在付款给物流服务商时，期限在1个月之内，说明付款信用良好。

七、单据准确率：生产企业、商业企业和物流企业的单据准确率在98%以上的比例分别为：64.4%、72.2%和63.6%。总体来看，商业企业的单据准确率最高。生产企业、商业企业和物流企业的配送及时率在90%以上的比例分别为：72.9%、76.5%和72.7%。总体来看，商业企业的配送最为及时。生产企业、商业企业和物流企业的货损率在2％以上的比例分别为：79.1％、82.4%和84.8%，总体来看、物流企业的货损率最低，其次是商业企业、再次是生产企业，显示出专业物流公司的作业优势。

八、物流费用支出比例：经调查，生产企业原料供应物流费用占采购成本的平均比例为5.4％。生产企业成品销售物流费用占销售额的比例为7.74%，商业企业物流费用占销售额比例为1.96%。

九、物流设施现状：生产企业中53%的企业拥有汽车车队，59%的企业拥有仓库，34%的企业拥有机械化的装卸设施、商业企业中39%的企业拥有汽车车队，44%的企业拥有仓库，14%的企业拥有机械化的装卸设施。在拥有库房和搬运设施的物流企业中，各类仓库和各类搬运设施情况是，普通平房库、简易仓库和普通楼房库为主要库种。搬运车保有量最多。未来1—3年内，物流企业的设施平均需求量最高。

十、物流软件开发情况：需求量为广泛的物流软件是物流运作管理软件，在调查的企业中有50.6%的企业准备开发物流运作管理软件；有33.8%的企业准备开发库存分析软件；有24.7%的企业准备开发条码扫描系统；有22.1%的企业准备开发配送资源系统；有21.4%的企业准备开发运输决策软件；有9.7%的企业准备开发仓库选址软件。

十一、对物流运作现状的评价：

在采用第三方物流的需求企业中，有81.7%的企业对第三方的物流服务感到满意。在物流全部自理的需求企业中，有87.9%的企业对处理的物流服务感到满意。

十二、物流考核标准及新物流商选择

物流效果考核标准首先是作业质量，其次是运作成本，最后是产品市场占有率。在调查企业中有62.5%生产企业和18.8%商业企业在寻找新的物流代理商。通过行业与生产企业选择新的物流代理商的相关分析可知：食品、电子和日化等行业在积极选择新的物流代理，这是专业物流公司切入的首选行业。

工商企业期望提供干线运输、仓储保管、市内配送和网络再设计及构建物流信息系统。物流过程管理、物流决策、数据采集等信息服务越来越受到企业重视。以系统设计、信息咨询为核心业务的物流咨询管理公司，将发展成为物流企业的主流业态之一。

十三、生产企业选择的新的物流服务商：

生产企业首先是注意作业质量，其次是物流满足能力，最后是运作的经济性。商业企业选择新的物流服务商首先是物流满足能力和运作的经济性，其次是作业质量。物流企业在进行服务策略定位时，要有针对性。

十四、结论与建议：

以生产企业为目标客户的专业物流公司，主要服务功能为干线运输、仓储保管和市内配送，而且必须是有全国范围的物流网络的支持。

新型的物流需求主要集中在系统设计、物流过程管理、数据采集、库存分析等信息支持上面，新型物流公司应把握这一需求，为企业提供多种管理和决策服务，创造新的赢利机会。

工商企业在选择新的物流服务商时，首先注重的是作业速度，其次是作业质量，最后才是运作的经济性，物流企业要有针对性地进行宣传和功能设计。才能有效地把握客户的需求。

物流设备制造商要加强设施的功能开发，提高技术含量。物流运输设施、搬运设施和仓库，以及电脑等需求量较大。物流设施设备制造商的主要目标市场是物流企业，其次是生产企业。

**企业物流调研报告篇三**

物流业作为国民经济中的新兴服务业，近年来在我国发展迅速，对人才的需求也比较旺盛。物流人才已被列为我国紧缺的12种人才之一。人才的巨大供需缺口使得物流几乎一夜之间成为社会热门专业。自北京物资学院和西南交通大学在xx设立物流管理专业以来，全国已有218所高校设立了物流专业。

据权威部门统计，中国物流业发展势头强劲，预计未来几年将以每年30%的速度增长。然而，与发达国家的物流业相比，中国的物流业仍处于发展的初级阶段，不同地区的物流业发展存在差异。总的来说，南部和东部沿海城市的物流业发展迅速，而内地发展缓慢。其发展的主要特点是：(1)企业物流仍然是全社会物流活动的重点。据中国仓储协会调查，生产企业原材料物流的主体是供应商，占71%，第三方占21%；在成品销售物流中，43%的执行主体是公司本身，21%是第三方，36%是两种形式。74%的商业企业是供应商，13%由第三方进行，独立公司的比例为13%。(2)专业化物流企业开始出现，多元化物流服务得到一定发展。一是传统大型国有运输仓储企业实施资产重组和流程再造，向第三方物流企业转型。第二，民营物流公司正在稳步扩张和发展。第三，许多大型制造企业已经将业务扩展到流通领域，建立了专业的物流公司，发展成为第三方物流。第四，国际知名物流公司加快在中国建立网络。(3)物流基础设施和设备发展已初具规模。目前，中国在运输、仓储设施、信息通信、货物包装和装卸等物流基础设施和设备方面取得了长足的进步，为物流业的发展奠定了必要的物质基础。(4)物流业的发展受到全社会和各级政府的高度重视，但缺乏统一的协调机制。政府部门之间必要的协调机制尚未建立，区域封锁和市场分割的体制阻碍了现代物流本应跨区域、跨行业、网络化的特点和优势的体现，制约了物流业的快速发展。

1.对物流人才的需求会进一步扩大，地区之间存在差异。

据权威部门统计，中国物流业发展势头强劲，预计未来几年将以每年30%的速度增长。与此同时，专业人才缺乏的问题也越来越突出。未来15年，人才缺口将达到600多万人。中国加入世贸组织后，国内物流业迫切需要与国际接轨，现代物流人才的缺乏已经成为制约中国物流业发展的瓶颈。随着进出口贸易的增长，处于发展初期的中国物流业获得了不断扩大的市场空间。物流业的发展已经成为衡量中国现代化和经济发展效率的重要标志。

各地区对物流人才的需求和类型差异很大。

珠江三角洲是中国最早发展物流业的地区，也是中国南方沿海地区的重要交通枢纽。这是中国航线最密集、最繁忙的地区。航空人才需求主要集中在珠三角城市。这些岗位要求物流人员熟悉航空运输业务的相关知识，有一定的航空运输经验，英语水平较高。

近年来，长三角物流发展迅速，逐渐成为继珠三角之后的又一重要物流基地。长三角地区在港口和海上贸易中占据主导地位，长三角地区比其他两个经济区域更需要航运、报关和港口贸易方面的人才。这些岗位要求员工具备一定的就业证，熟悉现代国际贸易和航运知识，具备良好的英语沟通能力和熟练的计算机操作技能。

环渤海地区主要包括京津、辽宁、河北、山东四省，已成为中国三大经济圈之一。受多种因素的影响，该地区物流业的竞争力与其他两个地区相比仍然很弱。物流业的发展重点是铁路和公路运输、仓储和采购。注重员工实际操作能力，强调工作经验。对于中高层部门经理来说，还需要扎实的理论基础、熟练的计算机操作能力和一定的财务管理知识。

2.初级人才和一般操作人员是目前物流人才的主流需求。

物流人才可以分为四类：高级物流人才、中级物流人才、初级物流人才和一般物流操作人员。高级物流人才位于企业的最高层，主要负责企业总体目标的制定，在指挥全局中发挥关键作用。从调查数据来看，占招聘企业招聘岗位的9%，招聘单位对此类人才的要求较高。中级物流人才主要负责规划和指导企业的具体事宜，总经理和监事属于中级物流人才。比如物流经理，运营主管等。调查数据显示，在招聘企业的招聘岗位中，it占47%，招聘单位对这类人才一般要求5年左右的工作经验。初级人才和一般操作人员属于行政级别。他们负责具体事务的运作。强调体力劳动。从调查数据来看，占招聘单位招聘岗位的44%，招聘单位对这类人才一般要求1-3年的工作经验。此外，一般只要求他们具备良好的沟通能力和团队合作精神，熟练使用办公软件和英语四级。

1、扩大招生规模，满足社会需求。

物流人才是目前我国紧缺人才之一，随着经济和物流业的发展，社会需求将会扩大。社会的巨大需求为高职院校提供了机遇。我们要抓住近两年大力发展高等职业教育的机遇，加快专业建设，扩大招生规模，做好软硬件配套措施，为社会提供更多的人才。笔者了解到，江苏省大多数高职院校都开设了物流管理专业，但都处于起步阶段，招生规模较小，但都在努力探索，细分培养方向，扩大招生规模。比如苏南理工学院开设物流管理专业以来，招生人数增加到了120人。虽然毕业后就业率还可以，但是从事物流工作的只有一半左右，大部分在小货代公司或者快递公司工作，就业质量不高。因此，一方面要扩大招生规模，满足不断的人才需求，同时还要确立专业方向，培养“专业化和精细化”天赋。

2.确立培养初级人才和操作人员的目标。

从调查结果来看，培养合格的技能型操作人才是高职院校人才培养的主要方向。所以要设定培养初级人才和操作工人的目标。在三年制学校教育中，要重点培养学生的基础知识和操作能力，注重学生技能的培养，鼓励学生参加劳动部门举办的职业鉴定竞赛，让每个学生都能拿到物流专业的资格证和岗位证书，让学生在工作之余立即操作，避免工作之余的再培训。

3.加快物流实训基地建设，提高学生操作能力。

物流管理专业是一个综合性、技术性、可操作性很强的专业。为了实现培养目标，使学生掌握物流工作所需的知识，并具备从事物流工作的能力，学生实训实习基地的建设是一个关键环节。因此，在物流管理专业实验实训建设中，物流管理专业实验实训环境应保持国内领先；根据物流企业的需求，改革实践教学的内涵，丰富职业培训项目；使实验实训环境不仅具有教学和培训能力，还具有一定的生产能力、技术开发能力和社会服务能力，实现功能上的产、学、研一体化。加强物流管理专业实训基地建设，从粗放式增长向集约式发展。加强与现有校外实验实训基地的合作，同时加大校外实训基地的开发建设，进一步扩大校外实训基地数量，完善机制，加强管理，使其稳定良性运行。

**企业物流调研报告篇四**

嘉兴港的物流园区建设，因从有利于统一规划、合理布局、分期实施、软件到位、设施先行、建设与招商同步推进的角度切人，建成规划科学、功能完善、技术先进、运转高效、管理规范，商流、物流、资金流、信息流交织聚集，贸易活跃的国内一流的现代化物流园区，有利于吸引外资和先进的科学技术，增加就业机会，拉动地区经济发展，提高嘉兴港综合竞争力。物流园区整体建成后，将促进嘉兴港区物流产业实现跨越式发展，整合港区社会物流资源，实现城市可持续发展目标；有利于解决港区日益凸现的土地资源紧缺、环境污染等问题，贯彻落实嘉兴市委市政府“三地一和谐”战略，构筑接轨某省前沿阵地，主动融入某省国际航运中心，为某省洋山港的建设和投产提供配套服务。

嘉兴港发展现代物流已成当务之急。现代物流是利用先进信息技术和物流装备，整合传统运输、储存、装卸、搬运、包装、流通加工、配送、信息处理等物流环节，实现物流运作一体化、信息化、高效化运营的先进组织方式，也是降低物质消耗、提高劳动生产率以外的第三利润源泉，其发展水平已成为衡量一个港口地区综合竞争力的重要标志。在经济全球化、信息化加快推进的背景下，供应链竞争已成为市场竞争的重要形式，发展现代物流已成为推进港区工业化、城市化、信息化、市场化和国际化进而提升综合实力和国际竞争力的重要举措。加快发展现代物流，有助于降低物流成本和提高物流效率，有助于推动港区的比较优势转化为竞争优势，有助于改善发展环境和满足社会多样化的服务需求，实现集约式发展，提高经济竞争能力和人民生活质量。

嘉兴港发展现代物流具有较好的基础条件。我港是典型的“两头在外”型经济，商品大进大出，经济持续快速增长，物流市场发育具有较大潜力。物流设施条件逐步改善，省内已形成“四小时公路交通圈”，已建成万吨级以上泊位==个，公路、内河等运输网络建设进一步加强，信息基础设施规模、技术等水平居国内前列。现代物流发展已经起步，传统运输、仓储、货代企业和专业市场开始引入现代物流理念加快转型提升，工商企业开始注重通过优化内部物流管理来提高竞争能力，无水港、物流配送中心等一批现代物流设施加快建设。

发展现代物流也存在不少问题和障碍。全社会的现代物流理念有待提高，物流服务企业规模小、服务方式和手段单一、技术装备水平不高，企业物流管理社会化、专业化、现代化水平还比较低，信息技术在物流领域的应用程度还不高，物流设施的布局和建设距现代物流发展需要还有不小差距，条块分割、技术标准不统一、高级人才匮乏等问题还阻碍着现代物流的发展。

指导思想。紧紧围绕全面建设小康社会、提前基本实现现代化的目标，发挥港区的比较优势，以需求为导向、企业为主体、降低物流成本和提高物流效率为核心，按照现代物流理念，统筹规划，整合资源，加快培育现代物流市场体系，加快完善现代物流设施网络体系，加快建设现代物流信息体系；努力构筑具有国际竞争力的物流服务系统，构筑有效减轻环境负荷的绿色物流服务系统，构筑满足居民多样化需求的高效便捷物流服务系统；促进物流运作的一体化、信息化、高效化、规模化，不断提高产业和环境的国际竞争力。

突出比较优势。发展现代物流，必须从港区实际出发，充分利用专业市场发达、块状经济特色明显、经济外向度高、深水港口资源丰富、体制机制较为灵活等优势，探索具有嘉兴特色的现代物流发展之路。

突出现代物流理念。坚持系统和整合的理念、高度专业化分工基础上各物流环节一体化运作的理念、信息技术和信息网络在物流领域广泛应用的理念，加快推进现代物流发展，降低全社会物流成本，提高物流整体效率。

突出创新推动和开放带动。打破部门和地区分割，加快资产重组和机制创新，充分利用两种资源，开拓两个市场，积极引进国际国内资金、技术、人才，加强与周边地区的协调和合作，建立有利于现代物流快速发展的开放式要素配置机制和运行机制。

突出企业主体培育和规划引导。加快现代物流微观主体培育，努力扩大物流市场需求，不断改善物流供给，加强规划引导和政策扶持，合理布局重大物流基础设施，规范物流市场秩序，促进现代物流持续快速健康发展。

发展目标。争取到年，一批现代物流服务企业成长壮大，一批现代物流设施建成投入使用，一批工商企业物流优化管理取得明显成效，现代物流服务方式逐步在物流活动各领域得到应用，适应现代物流发展的基础设施网络初步形成，信息技术在物流领域的应用水平处于国内前列，口岸通关“一站式”服务基本实现，物流成本占gdp的比重有所降低。

力争到年，形成一批具有国际竞争力的现代物流服务企业，形成若干具有较强集聚辐射功能的物流枢纽，形成与经济发展相适应、与人口资源环境相协调、方便居民生活的现代物流服务系统，企业物流管理现代化水平明显提高，物流成本占gdp比重明显降低，现代物流业成为服务业中的新兴支柱性产业，现代物流发展总体水平接近中等发达国家。

把培育物流市场作为现代物流发展的重中之重。建设现代物流市场体系，必须把扩大物流需求与改善物流供给结合起来，把推进工商企业物流优化管理与发展社会化、专业化物流服务企业结合起来，把物流市场培育和物流市场规范结合起来，建立高效、有序的现代物流市场。

优化工商企业物流管理和扩大物流市场需求。引导和支持工商企业转变管理观念，按照现代物流理念，采用先进信息技术和物流装备，进行业务流程再造，打破“大而全”，“小而全”的组织方式，积极参与社会化、专业化分工，剥离低效的运输仓储功能和业务，优化供应链管理，建立高效低成本的物流管理模式。大力推进电子商务和连锁经营，拓展配送市场空间。

积极发展专业化、社会化物流服务企业。努力推动运输、仓储、邮政、货运代理等企业向现代物流服务企业转型，积极发展农产品、医药等行业物流，加快发展第三方物流服务企业，大力引进国外优势物流服务企业，重视引导社会资源进入现代物流服务领域。

建立良好的物流市场秩序。减少和规范行政审批，建立健全物流服务规范和价格机制，加强信用制度建设；打破条块分割的体制障碍，建立统一的物流市场；积极培育物流市场中介组织；加强行业自律和市场监管，形成公平、有序、竞争的物流市场环境。

现代物流设施网络是现代物流发展的基础条件和重要支撑。建设物流设施网络体系，必须坚持规划先行、需求导向和市场化运作。充分考虑港区生产力布局和产业结构特点，突出与口岸、专业市场、产业园区相配套的物流设施建设；充分考虑与港区综合交通规划、城镇体系规划、城市总体规划等规划的衔接，实现物流设施的合理布局；充分考虑制约现代物流发展的瓶颈，加强现有设施资源的整合与开发利用和枢纽节点设施的建设，逐步形成区域性物流枢纽、综合性物流园区、专业化配送中心等多层次、点线面有机结合的高效物流设施网络体系。

建设现代物流枢纽。依托交通枢纽和中心城市，嘉兴应充分发挥公路、和内河航运等设施的优势，充分发挥高新技术和制造业基地等产业优势，合理规划建设物流设施，加快形成以城市配送物流、中转物流为特色的嘉兴市重要的综合物流枢纽。加快完善集疏运网络；通过更大范围、更高层次的整合资源，加快形成以港口为依托，以国内物流为重点的长江三角洲国内物流枢纽。

合理规划建设物流园区。物流园区建设应因地制宜，合理定位，在科学规划的基础上，有序推进。依托港口和交通枢纽，紧密结合港口集疏运网络和“大通关”建设，合理布局建设枢纽转运型物流园区；依托中心城市，紧密结合城市化和传统仓储运输、批发零售业转型提升，合理布局建设都市配送型物流园区；依托大型专业市场，紧密结合联托运市场的改组改造，合理布局建设市场流通型物流园区；依托发达的区域块状经济，紧密结合传统产业改造和高新技术产业发展，合理布局建设产业基地型物流园区。物流园区的空间形态要从实际需要出发，充分考虑物流市场需求，有形与无形结合，园内与园外互动，着重在物流服务功能的完善、物流服务效率的提高和物流成本的降低上下功夫，提升港口、城市、专业市场和产业园区的综合竞争力。

加快完善综合交通运输网络。按照现代物流发展的要求，进一步优化交通运输规划，加强物流园区与交通主干线规划建设的衔接，积极推动适应多式联运发展的设施建设，进一步加大公路、水运、管道和城市道路等设施建设力度，为现代物流发展提供有力的设施保障。

建设现代物流信息体系是发展现代物流的本质要求。必须把现代物流信息体系建设与物流设施建设、企业物流优化管理、物流服务企业发展紧密结合起来，充分利用信息基础设施和互联网，加快推动物流信息化建设，以信息化促进传统物流企业改造和工商企业物流优化管理，以信息化提升物流系统的整体效率。

推动企业物流管理的信息化。以实现高效、低成本物流管理为目标，引导和支持企业运用信息技术和现代物流理念优化业务流程，开发和应用企业资源计划（erp）、供应链管理（scm）等先进的管理系统，实现物流管理的集成化和智能化，加快资金周转，降低库存，提高企业竞争力。

促进物流信息资源的开发和利用。积极推进智能运输管理系统（its）建设，加快全球卫星定位系统（g）和基础地理信息系统（gis）建设，加快构建口岸公共信息平台，积极开发、应用和整合面向社会的基础性、公益性物流信息资源，加强信息交流和共享，引导和支持企业建设面向用户的专业化物流信息系统，全面提高物流服务信息化水平。

加快先进适用信息技术在物流领域的应用。加强对物流信息关键技术的研究和开发，促进物流信息标准化和规范化；鼓励和引导企业应用互联网络、电子数据交换（edi）、全球卫星定位系统（g）、地理信息系统（gis）、智能交通系统（its）、条形码（bar-coding）、智能标签（rfid）、射频（rf）、电子自动订货系统（eos）等技术，提高现代物流信息体系的技术水平。

加强规划管理和协调。要从实际出发，研究制订本地区和本部门现代物流发展规划或专项规划，并与全省及周边地区规划进行衔接。城市规划、交通发展规划、土地利用总体规划和城市道路交通管理规划等规划的制订和修编，要充分考虑现代物流发展的需要，合理规划布局城市物流功能区、物流园区和配送中心以及相关道路等设施。强化规划实施的严肃性，重大物流设施项目布局，必须符合规划要求，充分论证，防止重复建设和资源浪费。

加大改革开放力度。加快交通运输、邮政等行业企业的改革重组，促使其向现代物流企业转型；支持第三方物流企业跨区域、跨行业经营；研究解决行业分割、地方封锁等体制性问题，加强公路、水路、管道等部门的协调，清理、修订有关不适应现代物流发展要求的政策法规。利用我省被列为全国第一批外商投资物流企业试点地区的有利时机，加大招商引资力度，引进国际资金、技术和人才，发展港区现代物流。大力支持省内物流企业“走出去”，开展多种形式的合作，拓展市场，提高竞争力。

积极提供财政扶持。政府应根据现代物流发展需要和财力可能，建立现代物流发展引导资金，用于支持重点物流发展企业、重大物流设施和重要物流信息服务系统建设。

加强建设用地支持。对重大现代物流项目，在符合当地土地利用总体规划的前提下，所需农用地转为建设用地的计划指标由港区国土资源分局在市留机动指标中给予安排，其用地价格按照实际用途给予适当优惠。

引导社会资金投入。积极运用财政贴息等手段，引导信贷资金，增加现代物流发展投入；鼓励融资担保机构为现代物流企业提供信贷担保，鼓励民间资本投向现代物流，并在财税、投融资、土地等政策方面享受同等待遇。

进一步改善服务。在按照基本建设项目管理的基础上，进一步简化物流项目审批程序、优化服务、提高工作效率。受电容量达到===千伏安的现代物流企业，可享受大工业电价。现代物流企业集团内部重组涉及企业资产、股权变动的，免缴相关收费，并免收因内部收益转移而发生的重复收费。

大力培育重点企业。选择一批在现代物流领域已经起步并取得明显成效的优势企业作为“港区现代物流发展重点联系企业”，加强引导、扶持和服务，促进其更快更好地发展，发挥典型示范作用，带动全市现代物流的快速健康发展。

积极培养和引进现代物流人才。多种形式宣传普及现代物流知识，提高全社会现代物流意识和知识水平；培养现代物流管理人才和专业技术人才；采取多种形式，积极开展在职培训；研究制订人才柔性流动和各种激励政策，引进一批国内外优秀物流专业人才；积极推动企业与科研院所开展多种形式的合作，促进产学研有机结合；提高我港现代物流人才队伍的总体水平。

推进现代物流标准化建设。开展物流术语、计量、设施技术标准、数据传输标准、物流运作模式与管理标准的普及工作，积极推动托盘、集装箱、各种物流装卸设施、条形码等通用性较强的物流技术和装备的标准化，将企业物流标准化水平作为政策支持的重要选择条件，提高港区物流业标准化作业水平和接轨国际能力。

实施物流生态工程。物流项目布局和产业发展必须充分考虑环境的承载能力，按照建设绿色嘉兴的要求优化交通运输方式，保障运输环境安全，支持低公害、绿色环保物流技术装备的研究开发和推广普及，加强管理以降低废气排放和噪音污染，提高可持续发展能力。

加强物流行业自律和市场监管。积极推动物流行业协会的发展，充分发挥其制订行业管理规范、推广技术标准、交流行业发展信息、沟通和联系行业内企业等作用，促进行业自律。加大物流市场监管和执法力度，重点是规范市场行为、推动联托运等运输市场公平有序竞争、建立现代物流培训和咨询等中介组织的认证制度。

加强现代物流发展的统计和监测。研究制定科学的物流统计指标体系，开展物流信息的收集和评价工作，适时建立嘉兴港区现代物流重点联系企业统计直报制度，为决策提供科学依据。

加强领导和组织实施。研究制订积极的政策推动现代物流加快发展。要建立健全政府综合协调机构，明确部门分工，加强配合，规划协调现代物流发展中的重大问题；要充分发挥嘉兴港区现代物流发展对全市现代物流发展的指导和综合协调作用。

**企业物流调研报告篇五**

物流业作为国民经济中的一个新兴的服务部门，近几年在我国发展非常迅速，人才需求也比较旺盛，物流人才已被列为我国12类紧缺人才之一。巨大的人才供需差距使得物流几乎是一夜之间成为社会上的热门专业，自xx年北京物资学院和西南交通大学开设物流管理以来，国内已经有218所大学开设了物流类专业。

根据权威部门统计的数据，我国的物流业发展势头强劲，预计在今后几年将以每年30%的速度增长，但是相对于发达国家的物流产业而言我国的物流产业尚处于起步发展阶段，而且，地域不同，物流行业的发展情况不同，总的来说南方及东部沿海城市物流业发展较快，内地发展较慢，其发展的主要特征是：(1)企业物流仍然是全社会物流活动的重点，专业化物流服务需求已初露端倪。据中国仓储协会的调查：生产企业原材料物流的执行主体主要是供货方，占71%，第三方占21%;成品销售物流中，43%的执行主体是公司自身，21%是第三方，36%是两种形式兼用。商业企业物流执行主体74%为供货方，13%由第三方执行，公司自主的比例为13%。(2)专业化物流企业开始涌现，多样化物流服务有一定程度的发展。一是传统的国有交通运输与仓储大型企业实行资产重组与流程再造，向第三方物流企业转型。二是民营的物流公司不断扩展，呈稳步发展态势。三是不少大型制造企业也把业务延伸到流通领域，建立专业的物流公司，向第三方物流发展。四是国际知名的物流公司加快在中国建立网络。(3)物流基础设施和装备发展初具规模。目前我国已经在交通运输、仓储设施、信息通讯、货物包装与搬运等物流基础设施和装备方面取得了长足的发展，为物流产业的发展奠定了必要的物质基础。(4)物流产业发展正在引起全社会和各级政府的高度重视，但缺乏统一协调机制。必要的政府部门间协调机制仍未建立，地区封锁、市场分割的体制阻碍了现代物流应有的跨地区、跨行业、网络化特征和优势的体现，制约了物流产业的`快速发展。

1、物流人才需求量将进一步扩大，且地区间存在差异。

根据权威部门统计的数据，我国的物流业发展势头强劲，预计在今后几年将以每年30%的速度增长，与此同时专业人才缺乏的问题越来越突出。在未来15年内，人才缺口达600余万人。我国加入wto后，国内物流业迫切需要与国际接轨，现代物流人才的匮乏已经成为制约我国物流业发展的瓶颈。随着进出口贸易的增长,给我国处于起步发展阶段的物流业提供了持续扩张的市场空间。物流业的发展已经成为衡量我国现代化程度和经济发展效率的重要标志。

物流人才需求量和种类地区间存在较大差异。

珠江三角洲是我国发展物流产业最早的地区，也是我国南部沿海地带重要的交通枢纽。是我国空中航线最为密集和繁忙的地区。航空人才的需求主要集中在珠三角的城市。这些岗位要求物流人才能熟悉空运业务的相关知识，拥有一定的空运经验，具备较高的英语水平等。

长三角地区近年来物流迅速发展，逐渐成为继珠三角之后又一重要的物流基地。长三角地区在港口、航海贸易方面占据优势地位，长三角地区对海运、报关、港口贸易方面的人才需求要比其他两个经济地区多。这些岗位要求从业人员有一定的从业证书，熟悉现代国际贸易、海运知识，有良好的英语沟通能力和熟练的计算机操作能力。

环渤海地区主要包括北京、天津两个直辖市，以及辽宁、河北、山东省，成为我国三大经济圈之一。由于受多方面因素的影响，该地区的物流业竞争力与其他两个地区相比，仍然很弱。物流业的发展侧重于铁路公路运输、仓储、采购。注重员工的实际操作能力强调工作经验。对于中高层部门经理则还要求有扎实的理论基础、熟练的计算机操作能力和一定的财务管理知识。

2、初级人才和一般操作工是当前物流人才需求的主流。

物流人才按等级来分，大致可分为高级物流人才、中级物流人才、初级物流人才和一般物流操作人员四类。高级物流人才位于企业的高层，主要负责企业整体目标的制订，起着总指挥、主持大局的关键作用。从调查的数据来看，占招聘企业招聘岗位的9%，招聘单位对这类人才的要求相当高。中级物流人才主要负责企业具体事宜的计划与指挥，一般的经理和主管属于中级物流人才。例如物流部经理、营运主管等。从调查的数据来看，占招聘企业招聘岗位的47%，招聘单位对此类人才的工作经验要求一般为5年左右。初级人才和一般操作人员属于执行层。他们负责具体事宜的操作。偏重于体力劳动。从调查的数据来看，占招聘单位招聘岗位的44%，招聘单位对于此类人才的工作经验要求一般1-3年。此外，一般只要求他们具有良好的沟通能力和团队合作精神，熟练运用办公软件，英语四级等。

1、扩大招生规模，满足社会需求。

物流人才是当前我国紧缺的人才之一，且随着经济和物流行业的发展，社会需求量还将扩大。社会巨大的需求量为高职院校提供了机遇，我们要借国家近两年大力发展高职教育的契机，加快专业建设，扩大招生规模，同时搞好软件及硬件配套措施，为社会提供更多的人才。笔者获悉，目前江苏省大部分高职类院校都设立了物流管理专业，但都处于起步阶段，招生规模小，但都在努力探索，细分培养方向，扩大招生规模，如江苏南方科技学院开设物流管理专业至今，招生人数增加到120人，毕业后虽然就业率还可以，但从事物流工作的只有一半左右，且大部分在小的货代公司或快递公司工作，就业质量不高。因此，我们一方面要扩大招生规模，满足不断人才需求的需要，还要确立专业方向，培养“又专又精”的人才。

2、确立培养初级人才和操作工人的目标。

从调查的结果来看，培养合格熟练的操作人员正是高职院校培养人才的主要方向。因此，我们要确立培养初级人才和操作工人的目标，在三年的学校教育中要着重培养学生的基础知识和操作能力，注重学生技能的培训，鼓励学生参加劳动部门举行的职业鉴定大赛，使每个学生都有拿到物流专业的资格证书和上岗证书，使学生工作后马上就能实际操作，避免工作后的再培训。

3、加快物流实训基地建设，提高学生的操作能力。

物流管理专业是一个综合性、技术性、操作性极强的专业。为了实现培养目标，使学生掌握从事物流工作所必须的知识，具备从事物流工作所应有的能力学生实训、实习基地的构建是一个关键环节。为此，在物流管理专业实验实训建设上，使物流管理专业实验实训环境保持国内先进性;按照物流企业的需要，改革实践教学内涵，丰富职业培训项目;使实验实训环境既具有教学和培训能力，还具有一定的生产能力，技术开发能力和社会服务能力，在功能上实现产，学，研一体化。加强物流管理专业实训基地建设的管理，由粗放型增长转变为集约型发展。强化与现有校外实验实训基地的合作，同时加大校外实训基地开发和建设工作力度，进一步拓展校外实习基地的数量，完善机制，强化管理，使其持续稳定并良性运行。

**企业物流调研报告篇六**

1、企业的信息技术

家家悦先在威海经济技术开发区建成一处9000平方米的副食品配送中心，后又建设一座1万余平方米的现代化配送中心，实现了仓储的立体化、装卸搬运的机械化、信息处理的自动化和配送的智能化。

2、企业的信息系统

经营模式是从一级站（省一级）以调拨和购销的模式进货，再逐级批发到的三级站（县乡一级）或者直接在自己所属的网点零售。拥有针对物流活动需要的集成软件，拥有互联网信息共享技术。

3、企业物流信息化建设情况

物流中心北侧不设进出库通道，中心采用u字型的动线设计，南侧共设计了40个装卸码头和快速滑升门。1—7号门为收货区，8—23号门为出货区，24—40号门也是收货区，形成一个双“u”的作业动线。物流中心设计了高货架存储区、较大面积的临时堆存区和配置了电子标签的拣货区。库区内使用高货位叉车和电动托盘搬运车进行存储作业。部分按箱出货的商品采用纸质单据进行拣货作业，拣选作业完成后用笼车集货，随后用牵引车拖至出货区等待出货，拆零拣选则使用电子标签配合流力货架进行。

4、明确企业物流信息化现状的原因，发展趋势

原因

信息技术在物流领域中应用落后，也没有研究信息共享技术，使得上，下游企业之间物流活动难以得到有效的协调。影响了每个企业的物流运作效率，增加了物流资源占用和成本开销。

发展趋势

采用语音拣选的方案和曼哈顿（ma）的wms（仓库管理系统）。

相关资料

山东家家悦超市有限公司的前身是山东省威海糖酒采购供应站，成立于1974年。熟悉计划经济体制下的中国商业系统的业内人士，一看这个名称就知道它在当时的商品流通体系中的地位——二级站，这也就意味着它的经营区域仅限于威海本地，经营模式是从一级站（省一级）以调拨和购销的模式进货，再逐级批发到的三级站（县乡一级）或者直接在自己所属的网点零售。以威海所处的地理位置和城市规模，当时的家家悦（山东省威海糖酒采购供应站）只是全省糖酒行业中的“小字辈”，年销售额仅有800万，利润20多万。

家家悦先在威海经济技术开发区建成一处9000平方米的副食品配送中心，后又建设一座1万余平方米的现代化配送中心，实现了仓储的立体化、装卸搬运的机械化、信息处理的自动化和配送的智能化。

目前使用的这个常温物流中心是xx年开始建设，20xx年投入使用的。面积为10000平方米，内部分为3个区，考虑到北方冬季比较寒冷，物流中心北侧不设进出库通道，中心采用u字型的动线设计，南侧共设计了40个装卸码头和快速滑升门。1—7号门为收货区，8—23号门为出货区，24—40号门也是收货区，形成一个双“u”的作业动线。

物流中心设计了高货架存储区、较大面积的临时堆存区和配置了电子标签的拣货区。库区内使用高货位叉车和电动托盘搬运车进行存储作业。部分按箱出货的商品采用纸质单据进行拣货作业，拣选作业完成后用笼车集货，后用牵引车拖至出货区等待出货，拆零拣选使用电子标签配合流力货架进行。未来还在考虑采用语音拣选的方案和曼哈顿（ma）的wms（仓库管理系统）。

1、企业的信息技术

由政府投资、统一规划、牵头开发，采取bot（修建—营运—移交）的方式，选择合格的开发商，对保税物流园区的各项基础设施和公共项目进行开发和建设。并由政府设立天津保税区管理委员会，对园区的开发建设以及区内企业的日常运营进行监督和管理。仓库实行自动立体化管理方式。

2、企业的信息系统

将港口功能引入物流园区，在中转集拼方面，可以对中转集装箱进行拆、拼箱，改变了以往在港区只能整箱进出的状况，实现了集装箱综合处理以货物分拨、分销、配送等业务的连动，使园区成为支线箱源和国际中转箱源的集散地。物流园区实行封闭管理，专门发展仓储和物流产业，同时兼有加工贸易业务，使园区既有仓储物流功能，也有生产加工功能，甚至有商品展示功能，使物流功能得到了很大提升。

3、企业物流信息化建设情况

投入300多万元加强信息化建设，实现了网络化管理、电子化通关、电子化监控，通关数据一次录入、多次使用、信息共享。对进出区货物采取一次申报、一次查验、一次放行，构建了通关便捷、服务完善、管理规范有效的海关监管平台，营造了大口岸、大通关、大辐射的现代物流发展环境。

4、明确企业物流信息化现状的原因，发展趋势

原因

（1）园区物流业务需求量小，尚未达到规模效益的要求。

（2）保税物流园区服务体系建设滞后，将在很大程度上制约我国保税物流园区物流业的发展。

（3）园区内外的物流网络缺乏有效衔接。

（4）园区内设施条件仍不能满足物流发展的需要，比如现代物流业要求的完善的信息网络、物流信息平台、具有社会性质的综合物流系统等还没有很好地形成。

（5）园区内企业的同质性比较强。

发展趋势

（1）物流服务的水平还需要进一步提高

（2）园区内的物流网络与区外的物流网络以及腹地的物流网络很好相互对接，建立紧密的协作关系。

（3）完善的信息网络、物流信息平台、具有社会性质的综合物流系统

（4）突出企业核心业务，形成分工合作的

相关资料

园区之所以能够取得如此好的经济及社会效益，是因为其在运营、政策及服务上的大胆创新，由政府投资、统一规划、牵头开发，采取bot（修建—营运—移交）的方式，选择合格的开发商，对保税物流园区的各项基础设施和公共项目进行开发和建设。并由政府设立天津保税区管理委员会，对园区的开发建设以及区内企业的日常运营进行监督和管理。赢利模式是通过提供优惠的税收政策和低廉的土地价格，吸引大量物流服务企业入区投资建厂，开展业务。入区企业除了自建厂房，还可以向管理委员会租赁库房、堆场、车间等基础设施。一方面可以通过园区土地增值，园区企业从中受益，经营管理者将可以提高其仓库、堆场等基础设施的租金收入；另一方面可以通过向区内企业提供配套服务，如信息、招聘、培训等，获得相应的收入。保税物流园区享受只有自由贸易区才可享受的优惠政策，境外货物进入园区免征关税和进口环节增值税，国内货物进入园区给予退税，改变了现行的“离境退税”和加工贸易“境外一日游”现象。

在海关和港口集团的支持下，实现了货物从港口到园区的直提直放，减少了货物存放时间和报关层次，提高了物流运作效率，降低了企业成本。同时，园区企业国际中转业务大幅上升，天津保税物流园区推出了加快通关速度和完善出口退税的一系列举措。同时，投入300多万元加强信息化建设，实现了网络化管理、电子化通关、电子化监控，通关数据一次录入、多次使用、信息共享。对进出区货物采取一次申报、一次查验、一次放行，构建了通关便捷、服务完善、管理规范有效的海关监管平台，营造了大口岸、大通关、大辐射的现代物流发展环境。

物流园区充分利用港口的航运、停泊、装卸等业务优势，实现一体化运作。

（1）园区物流业务需求量小，尚未达到规模效益的要求。园区物流业的发展前景从根本上说取决于园区物流企业的现状与未来，而园区物流企业生存与发展的关键在于要形成具有规模效益的物流量。由于受各种因素的影响，园区目前的物流量还未达到规模效益的要求，园区内现有的主要物流企业业务量仍不饱满。这种状况的存在很大程度上并不是因为工商企业、跨国公司本身缺乏对园区物流的需求，而是由于园区物流企业的专业水平、提供能力、运作质量及其竞争力等还不具备明显的优势。

（2）物流服务的水平还需要进一步提高。目前，园区管委会及所属机构虽然在为园区内企业提供服务方面作了大量工作，但从总体上看，与物流相关的服务方面还存在一定的问题，需要进一步提高。保税物流园区服务体系建设滞后，将在很大程度上制约我国保税物流园区物流业的发展。

（3）园区内外的物流网络缺乏有效衔接。在吸引新的物流企业进入园区的过程中，大多数园区没有注意使园区内的物流网络与区外的物流网络以及腹地的物流网络很好相互对接，建立紧密的协作关系。

（4）园区内设施条件仍不能满足物流发展的需要，比如现代物流业要求的完善的信息网络、物流信息平台、具有社会性质的综合物流系统等还没有很好地形成。

（5）园区内企业的同质性比较强。目前园区内物流企业的业务范围均包括：供应链设计、全程物流承运、仓储安排等国际贸易、转口贸易，以及保税物流园区企业间的贸易及贸易代理、国际国内集装箱中转及拆拼装箱业务、保税物流园区仓储物流等等。企业核心业务不突出，没有形成分工合作的现象，园区内几乎所有物流企业的业务范围是一致的，应该说还没有形成园区内企业之间的优势互补现象。

1、企业的信息技术

北京华宇物流有限公司是一家集公路、铁路、包装、轿车托运、长途搬家为一体的第三方物流服务性企业公司拥有宽大的信息网和先进的internet物流管理系统运输各种货物、仓储设备配置精良、已建成一支高素质专业化且具有多年仓储；配送、运输、操作经验的现代化物流队伍，运用了erp（企业需求计划）、mrp（物料需求计划）和jit等。

2、企业的信息系统

根据客户具体特点，设计策划”个性化”物流配送方案，并提供全过程全方位全天候的综合物流方案。不仅提供各地区，各类型客户需求的信息交递平台，而且还提供从生产、销售到市场跟踪的信息网络服务。

3、企业物流信息化建设情况

4、明确企业物流信息化现状的原因，发展趋势

原因

（1）网点覆盖地少

（2）edi系统没有开展

（3）物流软件使用不足

发展趋势

（1）为了降低运营成本，提高效率，在全国推广qctms管理方法

（2）业务重组

相关资料

北京华宇物流有限公司是一家集公路、铁路、包装、轿车托运、长途搬家为一体的第三方物流服务性企业，拥有2—30吨车辆有60余台，可调度车辆近200余台，并配有超过3000平方米的标准大型仓库和近6000平方米的场地免费为长期客户仓储。承接全国各地整车零担货物运输等货运服务。每晚8—10点准时发车，误时免收全程运费。提供门到门点到点的服务，一票到底，保价货物货损、货丢按保价赔偿。北京华宇物流主要从事国内物流仓储，运输。结算为一体的第三方物流服务供应商。公司拥有宽大的信息网和先进的internet物流管理系统运输各种货物、仓储设备配置精良、已建成一支高素质专业化且具有多年仓储；配送、运输、操作经验的现代化物流队伍，可根据客户具体特点，设计策划”个性化”物流配送方案，并提供全过程全方位全天候的综合物流方案。不仅提供各地区，各类型客户需求的信息交递平台，而且还提供从生产、销售到市场跟踪的信息网络服务。

北京公司坚持以“客户为中心”的服务理念。坚持以“安全高效准确即时”为服务目标，逐步实施现代科学物流发展战略，业务配送以北京为中心，面对珠江三角洲，借助自身货运专线辐射全国，目前已为多家大型零售商。

电子器材。家具。机械。电器。等产品。已承载了多家大型公司的运输业务。其中以华为技术、艾美特、比亚迪、南玻、信义玻璃为代表。

北京公司拥有自己的专业车队，有国产大吨位车辆百余辆，另有千多部大型合同车，所有的运输车辆及运输司机都经过严格的考查、考核、都制定了统一的运行标准、量化指标、奖罚制度、及专门管理。并为所有的车辆提供后勤保障服务。

1、企业的信息技术

德邦物流是国家aaaa级物流企业，主营国内公路零担运输业务和空运代理，是行业内的标杆企业。公司始创于1996年9月，截至20xx年9月，德邦已在全国30个省、市、自治区开设营业网点1000多家，拥有运输车辆1900余台、员工19000多人，货台面积近41万平方米，日吞吐货量超过1。3万吨，服务网络遍及国内550多个城市和地区，覆盖全国90%的经济中心。德邦物流志在成为中国人首选的国内物流运营商，公司以“为中国提速”为使命，凭借一流水准的运作体系和持续完善的服务网络，竭诚为广大客户提供安全、快速、专业的精准物流服务。

2、企业的信息系统

公司业务范围覆盖全国90%以上的经济中心城市，在550多个城市和地区都能看到“德邦物流”统一字样的店面在繁华街道，工业园、批发市场、专业市场等中。

3、企业物流信息化建设情况

截至20xx年9月，德邦已在全国30个省、市、自治区开始营业网点1000多家。在全国24个经济中心城市设有大型的货物中转基地，为您的货物及时中转提供了可靠保障。

4、明确企业物流信息化现状的原因，发展趋势

原因

（2）物流软件使用不足

发展趋势

（1）使用erp

（2）业务重组

（3）物流结点进一步网络化

相关资料

德邦物流是国家aaaa级物流企业，主营国内公路零担运输业务和空运代理，是行业内的标杆企业。公司始创于1996年9月，截至20xx年9月，德邦已在全国30个省、市、自治区开设营业网点1000多家，拥有运输车辆1900余台、员工19000多人，货台面积近41万平方米，日吞吐货量超过1。3万吨，服务网络遍及国内550多个城市和地区，覆盖全国90%的经济中心和人口。截至20xx年9月，德邦已在全国30个省、市、自治区开始营业网点1000多家。在全国24个经济中心城市设有大型的货物中转基地，为您的货物及时中转提供了可靠保障。公司业务范围覆盖全国90%以上的经济中心城市，在550多个城市和地区都能看到“德邦物流”统一字样的店面在繁华街道，工业园、批发市场、专业市场等中。德邦物流网点超过560家，企业核心价值观由原来的“全程呵护放心托付”更改为“承载信任助力成功”开启了德邦物流全面提升客户服务全力协助客户成功的承诺德邦物流网上营业厅全面与淘宝网对接，成为淘宝网推荐物流，结束了淘宝网大件货物没有物流公司承运的时代。金蝶eas财务及hr系统上线，财务结算系统及ehr系统上线使用。

通过本次的调研，我们知道了企业要充分的运用物流信息技术的知识，物流信息技术在现代企业的经营战略中占有越来越重要的地位，一个企业的发展要采用适合自己企业的信息技术。例如：erp、mrp、jit、edi、gps、rfid等物流信息技术，这样可以使企业拥有更好的企业利润，使企业的库存保持稳定，减少企业的不必要支出费用，来增强企业的核心竞争力，使企业利于不败之地。

**企业物流调研报告篇七**

（一）总体思路

以教高﹝20xx﹞14号文、教高﹝20xx﹞16号文、教高﹝20xx﹞8号文为指导，以提高质量为核心，根据企业岗位要求，结合毕业生就业状况及职业发展需求，适应行业企业对专业知识、能力、素质要求，明确专业教学改革的思路和措施，为人才培养方案制定提供依据。

（二）调研要求

调研方式：调查问卷、个别面谈、电话访谈、专家座谈、文献检索、网上查阅等。

调研范围：“淮海经济区”的工业企业、物流企业、商贸流通企业等。调研对象：企业员工、部门主管、经理、总经理、人力资源管理部门的相关人员、行业专家等。

调研过程：信息采集—信息归纳—信息分析—改革建议—专题论证—信息补充—改革建议定稿。

本次调研问卷调研法中设计了两类调研问卷：学校卷、用人单位卷。通过问卷调查我们获得了物流群对应的行业、用人单位的总体情况，对于一些问卷没有调研到或无法调研到的信息我们采用了个别面谈、电话访谈、专家座谈等作为补充。通过调研使我们较全面、准确地把握了目前高等职业教育物流专业对应的行业、用人单位的人才需求，以下是对调研结果的分析。

（一）人才需求的宏观背景

8月13日晚，发改委发布了《关于加快实施现代物流重大工程的通知》，为落实《物流业发展中长期规划（20xx-2024年）》（国发[20xx]42号）和《促进物流业发展三年行动计划（20xx-2024年）》按照国家发改委20xx年12月《黄河三角洲高效生态经济区发展规划》的构建高效生态产业体系的要求，“黄三角”的将按照市场化、产业化、社会化的方向，重点发展生产性服务业，积极发展消费性服务业，加快构筑结构合理、功能完备、特色鲜明的现代服务业体系。在这个服务体系中现代物流业的发展被列在首位，规划指出：现代物流业将依托交通枢纽、中心城市和重要货物集散地，完善物流基础设施，建设一批特色物流园区和集散、存储、加工配送中心，重点建设临港物流基地，形成多层次、开放式、社会化的物流体系。积极推广现代物流管理技术，建立和完善物流网络和信息平台，提高物流信息化和标准化水平，引导物流企业向专业化、规范化和国际化发展。大力发展第三方物流。鼓励兼并重组，推动物流企业向物流园区集中，促进物流企业集群化发展，建成环渤海南部的区域性物流中心。同时滨州做为“黄三角”发展的主战场之一，将建设西城物流园区、东城物流园区、临港物流园区和鲁北航空物流中心，形成机械纺织原材料、原盐、煤炭、石油、化工产品和农副产品集散地。

（二）行业发展现状与趋势

经过调研，我们认为过去的一年是滨州物流业稳定、快速发展的一年，现代物流产业已在我市国家规划层面加以确立，西城物流园区、东城物流园区、临港物流园区和鲁北航空物流中心将成为滨州市建设的重要组成部分，全市物流业增加值占服务业全部增加值的比重继续提高，社会物流总费用与gdp的比率继续下降。我市物流产业的发展将呈现特征包括：物流产业规模快速扩张，全市注册的物流企业逐年增多，成规模的物流企业逐渐形成；物流产业集中度进一步提升，按照滨州市发展规划，物流产业逐渐向物流园区集中；物流产业日益细分的行业特征更加明显，在仓储、运输服务等基础性物流服务行业继续加快发展的同时，港口物流、医药物流等一批专业特色更加明显的物流服务行业得到了迅速的发展；物流服务方式日趋多样化，以现代信息技术和供应链管理为基础的物流一体化服务已在物流市场中成为迫切需求；物流现代化水平进一步提升，物流设施与设备的现代化步伐不断加快，物流企业经营管理水平不断提高。

1．滨州市物流行业从业人员基本情况

（1）滨州市物流行业从业人员基本状况

发展的步伐。调查显示，企业对于物流专业人才的需求非常迫切，有近90%的企业表示需要甚至迫切需要物流人才。需求最为迫切的是中高级物流管理人才，选择比例达到了97%，而需要基层物流操作人员的物流企业仅占6.06%。这说明随着滨州市物流业的发展，企业越来越意识到中高级物流管理人才对自身发展的重要作用。

(2)滨州市物流从业人员结构统计分析

物流从业人员是指该单位从事物流活动各项工作的所有人员，包括管理人员、技术人员和各岗位的工人，以及临时聘用的人员。

a、学历结构：在物流人才中，大专学历占到了一半以上为58.26%，本科学历占39.46%，研究生学历占2.28%。

b、专业结构：在我市物流从业人员中，其专业为非物流专业的占据了最大的比例，为39.76%；企业管理次之，占35.24%；其它依次为国际贸易、供应链与物流管理和物流工程。

行业结构：在我市物流从业人员中，从事批发业的比重最大，其次为零售业。 f、薪资结构：500-1000元：库工，低级发货员，一般3pl实习生等；1000-20xx元：低级计划科文员，统计，制单，运输计划人员，现场操作人员，销售人员底薪，国内企业物流部实习生，3pl实习生等。

从业目的：超过40%的人选择物流行业的工作具有挑战性；约20%的人看重公司的发展潜力；14%的人是为了谋求更好的发展；而关于上班的便利性、薪金水平的吸引、雇主公司的美誉度的选择比例均为7%。

g、职业培训情况：对于目前行业内知名的物流师、ilt、pmac、apils等培训，几乎没有人了解及接受过此类培训，较为普遍的是接受企业内部培训或听报告、讲座。

h、工作职能结构：工作职能分布情况略微复杂一些，由于物流行业人员大多数身兼数职，故百分比总数不是100%，。

在我市物流从业人员中，从业者普遍看好物流职业的发展前景，并成为职业选择的最重要的因素。但是，遗憾的是目前我市的知名物流企业较少，雇用能力有限，所以从业者大部分集中在国有改制的物流企业及个体经营的小型专业物流服务企业，这一点是值得关注的。

物流从业者的受教育水平不低，但是缺乏专业人才，职业教育迫在眉睫。从滨州职业教育的现状来分析；目前，社会物流的飞速发展与物流人才及教育资源的相对不足形成了暂时性的供需矛盾。因此，我市的高等院校要尽快形成建立在一定理论体系之上的物流学科及物流专业体系，加强学术交流，开设物流讲座，一方面利用自身教育资源，培养该专业的基础人才；另一方面培训物流行业的相关从业人员，进行物流理念的传播，加强物流的职业认证工作，在教学过程中将物流理论联系实际，将成功的实践经验编成教材，实现“教学互长”，达到学科理论建设的良性循环，实现企业运作与高校科研的互动，推动高校物流研究工作，提高我市物流教育水平。

大部分的物流从业者工作涵盖的范围比较大，有的甚至是身兼四职，其周工作时间也比较长；此次调查还显示90%以上的企业已建立或正在着手建立企业的网站，因此对物流从业人员综合知识及素质的要求将进一步提高。

1．滨州市物流专业对应的工作过程分析、职业岗位分析

在我市现有成规模的物流企业中，大体包括仓储型、运输型、配送型、货代型、综合型等不同类型。不同类型的企业工作过程具有不同的特点。滨州市现代物流中心比较典型的第三方物流企业，其工作过程为：接单、生成任务分配（货位）、仓储保管、捡货理货、生成配送或运输单据、送货。

2．物流专业对应的职业资格证书分析

物流专业职业资格证书包括：助理物流师、物流师（劳动与社会保障局认证）、物流师（中国物流与采购联合会认证）、国际物流师（国家商业部职业资格鉴定中心认证）、报关员（国家海关总署认证）、理货员与仓库管理员（劳动与社会保障局认证）、叉车工（劳动与社会保障局认证）。

3．物流专业人才招聘渠道分析

随着我市物流产业的蓬勃发展，物流人才的需求急剧扩大，现有资源难以满足物流产业发展的需要。

（1）滨州市物流专业人才需求分析

a、物流岗位需求状况

目前，从我市物流人才岗位需求来看，物流企业对各个岗位的需求较为平均。比较突出的是客户服务人员，这主要是因为我市物流企业增长迅速，而物流量的增长则之后与物流企业的增长，从而形成争抢市场份额的状况。此外，传统的物流岗位依然保持平稳的态势，如物流公司岗位中的保管员、单证员、仓储管理、采购员、理货员。

b、物流岗位学历要求

从我市物流岗位学历需求看，物流企业对大专学历的需求最高。造成这种局面的原因，从物流企业来看，每一家企业都希望找到有实际工作经验的人来担任物流管理人员，要求他们不仅能够在全局角度上驾驭物流，还要具备实际的物流经营与物流设备操作能力。而物流专业的本科以上毕业生或者接受简单物流培训的人员大多是空有理论，远远达不到企业的要求，而高职院校毕业的专科学生则正好填补了这一空白。

从我市物流岗位职业资格要求看，物流企业以助理物流师、报关员、单证员、货代等职业资格要求居多。物流企业要求相应岗位职业资格证书的目的在于除了满足国家的必须持证上岗的要求以外，通过职业资格证书企业还可以检测学生从市物流管理专业技术职业所必需的基本理论知识的了解和掌握程度，考查学生是否达到了从市物流专业技术工作岗位的资格要求。

d、物流岗位语言要求

目前，经济全球化使得许多物流公司在语言上对员工提出更高的要求，一般要求员工的英语水平在大学英语四级以上。此外，对于专业英语的要求也呈上升之势，物流企业普遍要求员工能够熟练阅读和填写各种物流单据，对于从事国际物流的企业尤其如此。

e、物流岗位薪资水平

本文档由站牛网zhann.net收集整理，更多优质范文文档请移步zhann.net站内查找